“一带一路”建设与我国区域发展战略的关系研究*



刘　慧[1,2,3]　刘卫东[1,2,3]

1 中国科学院地理科学与资源研究所　北京　100101

2 中国科学院区域可持续发展分析与模拟重点实验室　北京　100101

3 中国科学院大学资源与环境学院　北京　100049

摘要　“一带一路”建设是我国全方位对外开放的总体方略，是我国长期和顶层的国家战略。“四大板块”是“十一五”以来我国的区域发展总体战略，而京津冀协同发展和长江经济带是近年来中央提出的新的区域发展战略。文章在阐明“一带一路”战略的核心内涵及区域影响的基础上，重点从战略功能、空间影响、相互作用方式等方面深入分析和论述了“一带一路”建设与“四大板块”区域发展总体战略、京津冀协同发展战略和长江经济带开放开发战略的逻辑关系和相互作用机制；在此基础上提出了“一带一路”建设背景下我国区域发展战略的重点以及进一步完善我国区域发展战略的政策建议。

关键词　一带一路，长江经济带，京津冀协同发展，区域发展战略，政策

DOI　10.16418/j.issn.1000-3045.2017.04.002

“一带一路”是新时期党中央和国务院统筹国内外形势变化而提出的具有深远国际、国内影响的长远重大战略，是为推动经济全球化深入发展而倡导的包容性全球化倡议[1,2]，是国际区域经济合作的新模式[3,4]，也是我国实施全方位对外开放、实现“中国梦”的重大举措。在国家“十三五”规划中，推进“一带一路”建设是开放发展的重要内容。同时，“十三五”规划在阐述拓展发展新空间中也指出以“四大板块”（西部大开发、东北振兴、中部崛起、东部率先发展）（图 1）区域发展总体战略为基础，以“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展为引领，形成沿海沿江沿线经济带为主的纵向横向经济轴带[5]。

“一带一路”战略提出三年多来，得到了沿线相关国家和国内各地区的积极响应，并引起国际社会和学术界的高度关注和热烈讨论，已成为国内外研究的热点。国外研究重点

*资助项目：中科院国际合作局对外合作重点项目（131551KYSB20160002），中科院科技战略咨询院重大咨询项目（Y02015001）
修改稿收到日期：2017年3月28日

关注对“一带一路”战略的内涵[4,6-9]及其对生态环境与可持续发展的影响[10,11]。国内绝大多数的研究集中在对“一带一路”的内涵、范围和战略意义的解析[3,12-16]以及“一带一路”战略与沿线国家之间的互联互通[17-19]、投资贸易等方面[20-24]，也有少数学者研究了“一带一路”战略对中国国土开发[25-27]和区域发展的影响[28,29]。

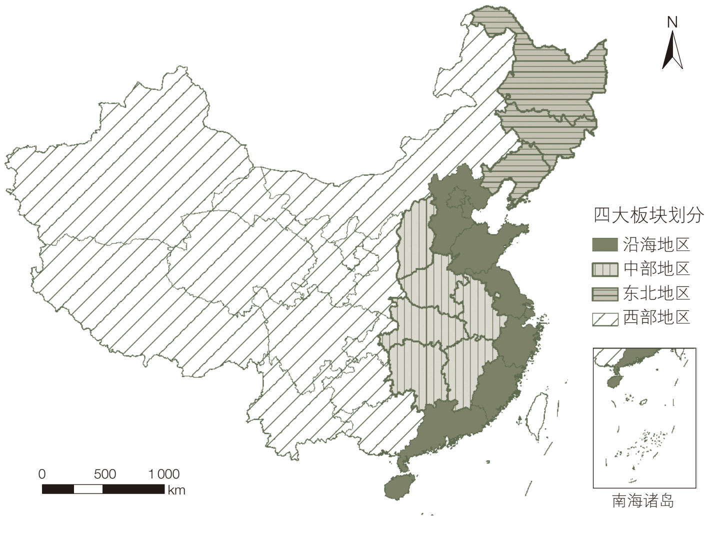


图 1 “四大板块”示意图

从已有研究看，国内外学者对“一带一路”的战略定位存在两种截然不同的理解。一种观点认为“一带一路”是新的国际区域经济合作模式[3,4]，是中国为推动经济全球化深入发展而提出的包容性全球化倡议[1,2]，尽管有显著的区域影响，但它不能被视为区域战略[3]。另一种（个别人的）观点认为“一带一路”的基本定位仍然是区域战略而非全球战略，特别是针对中国西部沿边省份的区域战略[30]。学术界对“一带一路”的不同解析，造成了大众及地方政府对“一带一路”战略认识的迷茫，也容易引起媒体和国际上对“一带一路”战略的误读。与此同时，目前“一带一路”建设更多地强调与国外沿线国家发展战略规划的对接，对“一带一路”建设如何与国内发展战略对接研究较少。由于对“一带一路”建设内涵认识的差异以及相关学术研究的滞后，目前国内学术界、政府部门对“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带等不同层面的国家战略及其相互关系存在不同的认识和分歧，不利于“一带一路”建设的顺利推进。因此，亟待进一步明确“一带一路”建设的核心内涵，深入分析和理清“一带一路”建设与我国区域发展战略的关系。

1 “一带一路”与区域发展

1.1 “一带一路”战略的核心内涵

“一带一路”建设的核心内涵是秉承“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”的“丝绸之路精神”，与沿线国家合作共同打造开放、包容、均衡、普惠的国际区域合作架构[31]。通过共商、共建、共享进一步密切与沿线国家的友好往来和经济联系，实现与沿线国家利益共享、责任共担和命运共存，推动世界经济治理体系的改革。因而，“一带一路”建设重点是我国与沿线国家的合作关系，以及大量的跨境和海外投资项目。从战略高度看，“一带一路”是我国首个真正具有全球视野的国家战略。

从战略空间看，“一带一路”具有多重空间内涵和跨尺度的特点[3]。从空间范围看，“一带一路”贯穿亚欧非大陆[31]，覆盖范围跨越国界，它不是一个封闭的区域体系，而是一个全球性概念。从空间结构看，虽然“带”与“路”在字面上都是条状的空间区域，但是，“一带一路”不是简单的“带”状结构，而是一个网络结构，是一个开放包容的国际区域经济合作网络。从空间等级看，“一带一路”从上到下包含了国际区域合作网络、重要经济走廊、节点城市乃至产业集聚区[32]。因此，尽管“一带一路”在空间上具有一定的区域属性，但其本质仍是统筹全方位对外开放的顶层国家战略。

从战略内容看，“一带一路”既包括各国之间的经贸合作、基础设施互联互通，也包括人文合作与交流、金融、外交、合作机制建设等诸多领域。交通、油气管道、电力、通讯等基础设施是“一带一路”的优先领域，经贸、产业合作是重点，人文合作是根基，金融合作是保障。因此，“一带一路”不是一个经济概念，而是一个高度抽象的综合性概念。

1.2 "一带一路"建设的区域影响

"一带一路"建设是我国的全方位对外开放战略，是全国各个地区都可以参与的国家战略，尤其在经贸、人文、金融等领域。它不像20世纪80年代的沿海开放战略，具有清晰的区域指向，因而它为不同区域带来的发展机遇基本上是相同的，"普惠性"更多一些。然而，由于"一带一路"建设涉及到的设施互联互通，特别是国际海陆运输大通道又含有具体的空间指向。《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》（以下简称《愿景与行动》）提出建设的中蒙俄、新亚欧大陆桥、中国-中亚-西亚、中国-中南半岛、中巴、孟中印缅六大经济走廊[31]（图2），均具有明确的空间指向，其影响在国内也存在有显著的区域性，不同经济走廊影响的重点区域不同[26]。

"一带一路"建设总体上有助于我国实现比较均衡的区域发展格局。新亚欧大陆桥、中国-中亚-西亚及中巴经济走廊的建设，将改变我国西北地区长期以来在对外开放中的区位劣势，加快西北尤其是新疆的发展[26]。中国-中南半岛和孟中印缅经济走廊的建设有利于加快西南地区的对外开放，将促进云南和广西加快发展。中蒙俄经济走廊建设通过提升东北地区的对外开放程度，将为东北再振兴注入新动力[26]。此外，"一带一路"建设也将为沿海地区提供更广阔的市场腹地，有助于推动其产业转型升级和提升在全球劳动分工中的位置，进一步提升沿海地区的国际竞争力。与沿线国家发展更加紧密的经贸联系和人文交流，将推动北京、上海、广州、深圳等城市成为更具国际影响力的大都市经济区，让重庆、西安、郑州、成都、乌鲁木齐、武汉等将成为内陆对外开放的新高地。建设国家重点口岸和跨境经济合作区等开放平台，将在沿边地区形成一批新的经济增长极，如



图2　六大经济走廊示意图

东兴、瑞丽、二连浩特、满洲里、绥芬河等，推动边境地区整体发展水平的提高。

2 “一带一路”建设与我国区域发展战略的关系

“一带一路”建设重点处理的是国家之间的合作关系；而区域发展战略是解决国内区域发展不平衡问题和特定区域开发问题的制度性安排，属于国家内部事务[32]。尽管两者都是国家重大战略，但前者是我国的全球战略，是新时期开放发展的旗帜和主要载体[2]，而后者主要是处理国内地区间关系和地区发展问题的国内战略。因此，“一带一路”是更为顶层的和管总的战略，其功能、地位远高于国内任何一个区域发展战略，并对区域发展战略具有指导和促进作用，同时区域发展战略则对“一带一路”战略的顺利实施具有重要的支撑作用。

2.1 “一带一路”建设与“四大板块”区域发展总体战略的关系

《国民经济和社会发展“十一五”规划（2006—2010年）》明确提出了实施推进西部大开发、振兴东北地区等老工业基地、促进中部地区崛起、鼓励东部地区率先发展的区域发展总体战略[33]（以下简称“四大板块”）。但“四大板块”区域发展总体战略是逐步形成的。20 世纪 80 年代开始实施沿海开放及优先发展战略，1999 年开始实施“西部大开发”战略，2003 年开始实施“振兴东北”地区等老工业基地战略，2006 年开始实施促进“中部崛起”战略，从而逐渐形成了覆盖我国大陆全部省份的“四大板块”区域发展总体战略，其核心目标是缩小区域差距和实现区域协调发展。

“一带一路”建设通过促进内陆和向西开放，有助于促进我国区域协调发展。通过改善我国西北和西南地区的区位条件，“一带一路”建设将提升西部地区对外开放水平，从而加快西部地区的发展。同时，必将促进在我国内陆地区形成新的经济增长点和热点区域，对加快内陆地区发展，特别是对目前经济面临增长乏力的东北地区的再振兴和西部地区的发展尤为重要。此外，“一带一路”建设也有利于带动“四大板块”的轴向发展和互动发展，进一步密切“四大板块”之间的联系和协作。中蒙俄经济走廊建设将京津冀地区与内蒙古和东北地区的对外开放分别紧密联系起来，促进东北板块与沿海板块的协作。新亚欧大陆桥连接我国东中西部，对促进沿海和内陆地区的互动和协调发展有重要作用。

2.2 “一带一路”建设与长江经济带建设战略的关系

长江经济带横跨我国东中西三大区域，覆盖上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南、贵州等 11 省市，人口和生产总值均超过全国的 40%[34]。2014 年 9 月国务院正式出台了《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》（国发〔2014〕39 号），使长江经济带建设成为我国重要的区域发展战略，它是促进长江流域东中西互动合作和区域协调发展的重要举措。

长江经济带建设和“一带一路”建设，二者在扩大对外开放上紧密联系。长江经济带侧重以长三角为龙头向东开放和以云南等地区为核心的向西开放，这与“一带一路”建设推动海陆双向全方位开放一致。同时，长江经济带建设与“一带一路”建设相互衔接、相互补充、相互支撑，形成了横贯东中西、连接南北方、对接国内外、带动全中国的新载体和新引擎[35]。一方面，“一带一路”建设将促进长江流域与西南沿边地区和西北地区的密切联系，使长江经济带成为横贯东中西、连接南北方的开放合作走廊，为长江经济带全方位对外开放创造良好的条件。以云南为起点连接孟中印缅经济走廊和中国-中南半岛经济走廊，有利于深化包括云南、贵州、四川在内的长江上游地区的开放力度。借助新亚欧大陆桥、“中欧班列”等，重庆、成都、武汉等长江中上游地区的核心城市，将成为中国内陆对外开放的新高地。另一方面，长江经济带强大的经济实力和人口规模，使长江经济带成为“一带一路”建设的重要国内支撑，以及全面对外开放合作的重要平台。以上海为核心的长三角港口城市是 21 世纪海上丝绸之路建设的排头兵

和主力军；重庆、成都、武汉、昆明等长江中上游核心城市的发展和内陆开放型经济高地的建设不仅是丝绸之路经济带建设的重要经济支撑，也是"一带一路"建设全方位对外开放的重要组成部分。

2.3 "一带一路"建设与京津冀协同发展战略的关系

2015年4月30日中共中央政治局会议审议通过《京津冀协同发展规划纲要》，标志着京津冀协同发展成为国家又一个重大的区域发展战略。京津冀协同发展战略的核心是通过京津冀交通一体化、生态环境保护、产业升级转移等重点领域的突破，实现北京、天津、河北不同的区域功能，有序疏解北京非首都功能，调整经济结构和空间结构，促进区域协调发展，提升北京高端产业发展空间，从而大大提高我国在世界经济体系中的竞争力和影响力。

京津冀协同发展战略与"一带一路"建设既有区别又紧密相连。"京津冀协同发展"战略和"一带一路"建设都肩负有促进区域合作与协调发展的使命，可以互为依托、相互促进。一方面，"一带一路"建设中的中蒙俄经济走廊建设将京津冀地区与内蒙古和东北地区的对外开放紧密联系起来，密切了京津冀地区与东北地区和内蒙古的联系，无疑为京津冀地区的发展和开放提供了更大的空间和更广阔的市场，扩大了京津冀地区的带动辐射作用；另一方面，京津冀地区的协同发展也有利于进一步提升京津冀城市群的国际竞争力和国际化都市区功能，为"一带一路"建设的对外开放与合作提供了强大的支撑平台。

3 政策建议

3.1 "一带一路"是国家的顶层战略和全球战略，而京津冀协同发展和长江经济带是国家的区域发展战略，两者不宜相提并论、等量齐观

"一带一路"建设是我国重大长远的全球战略，根基在于国内的发展，重点在于国际合作，是与数十个国家直接有关的国际区域合作倡议，而京津冀协同发展、长江经济带等区域发展战略则是解决国内特定区域开发问题的制度性安排。因此，"一带一路"是更为顶层的和管总的战略[2]，它必然是一个"国家战略"，而不是"区域战略"[3]。因此，京津冀协同发展、长江经济带等区域发展战略不宜与"一带一路"相提并论、等量齐观。当然，由于"一带一路"涉及到的设施互联互通，特别是国际海陆运输大通道建设具有具体的空间指向和空间范围，因而"一带一路"建设又具有显著的区域影响。但不能因为有区域影响就称其为国家区域发展战略。否则，有悖于"一带一路"的战略地位和作用，也容易引起沿线参与国家的疑虑[32]。虽然长江经济带建设、京津冀协同发展也被称为国家战略，但它们只是我国的区域发展战略，京津冀协同发展和长江经济带建设战略的实施必须服从"一带一路"战略的顶层设计，并为"一带一路"建设提供必要支撑。

3.2 "一带一路"建设需要与国内区域发展策略有机衔接

围绕"一带一路"陆上六大经济走廊建设和海上重大战略通道及支点建设，未来国内区域发展战略应更加重视国内区域与国际区域的有机衔接。应充分发挥贯通南北方、横跨东中西、连接国内外的重要轴带在统筹区域协调发展中的引领和带动作用。在"一带一路"建设总体框架下，我国西南地区通过珠江-西江经济带，充分利用中国-东盟合作平台和中国-中南半岛国际经济走廊建设，深化珠三角与北部湾和西南地区的合作，使广东、广西成为我国面向东南亚地区开放的核心区，云南成为面向南亚开放的桥头堡，形成"丝绸之路经济带"与"21世纪海上丝绸之路"有机衔接的重要门户。我国西北地区则通过新亚欧大陆桥、中国-中亚-西亚国际大通道和中巴经济走廊建设，将西北地区的发展与向西开放紧密结合，加强西北地区发展与中亚五国及巴基斯坦等地区的发展需求及发展战略的对接，提升西北地区的对外开放水平。我国东北三省和内蒙古则通过中蒙俄经济走廊，建设向北开放的重要窗口，通过加强与俄罗斯远东地区和蒙古国的全方位合作，为东北地区和内蒙古的

发展创造新的动力。作为“21世纪海上丝绸之路”建设的排头兵，我国东部沿海地区长期是我国外向型经济发展的主力军，通过加强与“海上丝绸之路”沿线国家，特别是东盟国家发展战略的对接，以区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）为合作平台，深化与东盟的全方位合作，进一步提升对外开放水平和国际竞争力。

3.3 提升长三角、珠三角、环渤海三大城市群的国际竞争力是推动“一带一路”建设和区域协调发展的重要工作

在实施“一带一路”建设、京津冀协同发展和长江经济带建设的同时，要更加重视沿海发达地区转型升级，进一步完善国家区域发展战略内容。长江经济带、京津冀协同发展不能代表全部的国家区域发展战略。在当前国际经济增长乏力、市场增长空间有限和国内生产要素成本上升的双重压力下，以出口导向为主的部分沿海地区进入产业升级和转型的关键时期，需要国家在区域发展总体战略中给予特别关注。尤其是以长三角、珠三角、环渤海三大城市群及其所直接影响的经济区域来构建应对全球竞争的国家竞争力，应成为今后一个较长时期内国家区域发展战略的重要组成部分。

长三角和环渤海城市群已体现在京津冀协同发展和长江经济带建设两大国家区域发展战略中。虽然《愿望与行动》中提出珠三角地区打造粤港澳大湾区，但尚未成为国家重要的区域发展战略。粤港澳大湾区是“21世纪海上丝绸之路”的战略要冲，是对接东南亚、南亚、中东、欧洲等“一带一路”国家的必经之地，也是国家经略南海最重要的战略支点。因此，应尽快将以珠三角为核心的粤港澳大湾区建设提升为国家重要的区域发展战略，推动珠三角加快建设世界级城市群，提升国家整体国际竞争力。

3.4 采用行政区与类型区相结合，研究制定在“一带一路”框架下比“四大板块”更加精细化的国家区域发展总体战略

在“一带一路”国家战略的框架指导下，在“四大板块”的基础上细化政策制定单元，建立目标导向为主导并与问题导向相融合的国家区域发展总体战略。以缩小区域发展差距和促进区域协调发展为总体目标，以全面建成小康社会为基本出发点，尽快调整和细化国家区域发展总体战略。开展问题区域的精准识别，建议以县级行政区作为基本单元划分区域政策类型区，根据不同类型区制定相应的财政、金融、土地、人口、资源环境等政策。梳理已经批复的各种各样的“国家战略”，确定真正具有国家战略意义的各种类型区，在“一带一路”建设框架和更加精细化的类型区的基础上构建国家区域发展总体战略，强化国家区域发展战略的整体性和政策针对性。

参考文献

1 Liu W D, Dunford M. Inclusive globalization: unpacking China's Belt and Road Initiative. Area Development and Policy, 2016, 1(3): 323-340.

2 刘卫东, 田锦尘, 欧晓理, 等著. “一带一路”战略研究. 北京: 商务印书馆, 2017.

3 刘卫东. “一带一路”战略的科学内涵与科学问题. 地理科学进展, 2015,34(5): 538-544.

4 Huang Y P. Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. China Economic Review, 2016, 40: 314-321.

5 中华人民共和国国务院. 国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要. [2016-03-07]. http://finance.ifeng.com/a/20160317/14275496_0.shtml.

6 Overholt W H. Posture problems undermining One Belt, One Road and the US pivot. Global Asia , 2015, 10(10): 51-64.

7 Okjoon K. China's "one belt and one road" project and political-economic implication: the period from silk road economic belt. The Journal of International Relations, 2015, 18(1): 289-308.

8 Cheng L K. Three questions on China's "Belt and Road Initiative". China Economic Review, 2016, 40: 309-313.

9 Wang Y. Offensive for defensive: the belt and road initiative and China's new grand strategy. Pacific Review, 2016, 29(3): 455-463.

10 Howard K W F, Howard K K. The new "silk road economic belt" as a threat to sustainable management of central Asia's transboundary water resources. Environ Earth Sci, 2016, 75: 976-987.

11 Li P, Qian H, Howard K W F, et al. Building a new and sustainable "Silk Road Economic Belt". Enviro Earth Sci, 2015, 74: 7267-7270.

12 王丰龙, 张衔春, 杨林川, 等. 尺度理论视角下的"一带一路"战略解读. 地理科学, 2016, 36(4): 502-511.

13 白永秀, 王颂吉. 丝绸之路经济带: 中国走向世界的战略走廊. 西北大学学报（哲学社会科学版）, 2014, 44(4): 32-38.

14 胡鞍钢, 马伟, 鄢一龙. 丝绸之路经济带: 战略内涵、定位和实现途径. 新疆师范大学学报（哲学社会科学版）, 2014, 35(2): 1-10.

15 卫玲, 戴江伟. 丝绸之路经济带: 超越地理空间的内涵识别及其当代解读. 兰州大学学报: 社会科学版, 2014, 42(1): 31-39.

16 冯宗宪. 中国向欧亚大陆延伸的战略动脉——丝绸之路经济带的区域、线路划分及功能详解. 学术前沿, 2014, 2: 79-85.

17 王娇娥, 王涵, 焦敬娟. "一带一路"与中国对外航空联系. 地理科学进展, 2015, 34(5): 554-562.

18 莫辉辉, 王姣娥, 宋周莺. 丝绸之路经济带国际集装箱陆路运输的经济适应范围. 地理科学进展，2015, 34(5): 581-588.

19 王楠楠, 刘晓彤. 深化交通运输合作是关键. 交通建设与管理, 2014, (15): 90-91.

20 谭秀杰, 周茂荣. 21世纪海上丝绸之路贸易潜力及其影响因素: 基于随机前言引力模型的实证研究. 国际贸易问题, 2015, (2): 3-12.

21 郑蕾, 刘志高. 中国对“一带一路”沿线直接投资空间格局. 地理科学进展, 2015, 34(5): 563-570.

22 邹嘉龄, 刘春腊, 尹国庆, 等. 中国与“一带一路”沿线国家贸易格局及其经济贡献. 地理科学进展, 2015, 34(5): 598-605.

23 公丕萍, 宋周莺, 刘卫东. 中国与“一带一路”沿线国家贸易的商品格局. 地理科学进展, 2015, 34(5): 571-580.

24 孙天昊, 王妍. "一带一路" 战略下的经济互动研究. 经济问题探索, 2016, (5): 114-120.

25 杨保军, 陈怡星, 吕晓蓓, 等. “一带一路” 战略的空间相应. 城市规划学刊. 2015, (2): 6-23.

26 刘慧, 叶尔肯·吾扎提, 王成龙. “一带一路” 战略对中国国土开发空间格局的影响，地理科学进展, 2015, 34(5): 545-552.

27 樊德良, 吕晓蓓. "一带一路" 战略影响下的国土空间演变与规划应对. 规划师论坛, 2016, 2(32): 17-22.

28 安树伟. “一带一路” 对我国经济发展的影响及格局重塑. 经济问题, 2015, (4): 1-4.

29 郭锐, 王亚飞, 陈东. "双向开放"战略实施对我国区域发展格局的影响. 中国科学院院刊, 2016, 31(1): 51-58.

30 储殷, 高远. 中国 “一带一路” 战略定位的三个问题. 国际经济评论, 2015, (2): 90-99.

31 国家发展和改革委员会, 外交部, 商务部.《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》. [2015-3-28]. http://news.sina.com.cn/c/2015-03-28/140031655780.shtml.

32 刘卫东. “一带一路” 战略的认识误区. 国家行政学院学报, 2016, (1): 30-34.

33 中华人民共和国国务院.国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要. [2006-3-14]. http://www.gov.cn/gongbao/content/2006/content_268766.htm.

34 中华人民共和国国务院.国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见. [2014-9-25]. http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-09/25/content_9092.htm.

35 陈文玲. 一带一路与长江经济带战略构想内涵与战略意义—兼论重庆在两大战略中的定位. 中国流通经济, 2016, 30(7): 5-16.

Study on Relationship between the Belt and Road Initiative and Regional Development Strategies of China

Liu Hui[1,2,3] Liu Weidong[1,2,3]

(1 Key Laboratory of Regional Sustainable Development Modeling, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101, China;

2 Institute of Geographic Sciences and Natural Resources Research, Chinese Academy of Sciences, Beijing 100101, China;

3 College of Resource and Environment, University of Chinese Academy of Sciences, Beijing 100049, China)

Abstract The Belt and Road Initiative is a long-term overall strategy of China's all round opening-up. The regional coordination strategy among the four regions (the East, the Middle, the Northeast, and the West) has been China's general regional development strategy since the beginning the 11th Five-Year Plan in 2006. In the 13th Five-Year Plan (2016-2020), the Belt and Road Initiative, the Yangtze River Economic Zone, and the coordinated development of Beijing-Tianjin-Hebei are determined to be the guide for expanding new space of regional development. We argue that the "Belt and Road Initiative" is China's top-level national strategy with the global vision rather than China's regional development strategy. Besides, this paper systematically analyzed and discussed the relationships and interactions between the "Belt and Road Initiative" and the overall regional coordination strategy of China, the coordinated development of Beijing-Tianjin-Hebei, and the Yangtze River Economic Zone, respectively. It requires new thinking of China's regional development strategies, which should join China's domestic regional development with international regions, put the Pearl River Delta region the same important position as that of the Yangtze River Delta region and Beijing-Tianjin-Hebei urban agglomeration in China's regional development strategy, and refine China's regional development strategy in geographical scale under the framework of the "Belt and Road Initiative" by combining administrative regions with different types of problem areas.

Keywords the Belt and Road Initiative, the Yangtze River Economic Zone, the coordinated development of Beijing-Tianjin-Hebei, regional development strategy, policy

刘 慧 中科院地理科学与资源所研究员，博士生导师，西北大学兼职教授。曾任世界银行、亚洲开发银行项目咨询专家。长期从事中国区域发展研究、区域发展差异研究以及区域发展定量模拟研究。近年来，主持或参与了“‘一带一路’战略的形成、内涵及影响分析”“‘一带一路’战略规划研究”“老少边穷地区小康社会建设研究”“中国区域发展差距评估”“地表人文过程模拟”和“国家主体功能区规划研究”等多项国家重大科研项目。2009年获得“中国科学院杰出科技成就集体奖”。E-mail: liuh@igsnrr.ac.cn

Liu Hui Professor at the Institute of Geographical Sciences and Natural Resources Research, Chinese Academy of Sciences (CAS); doctoral supervisor, Consultant to the World Bank (2000-2005) and the Asia Development Bank (2006-2008), and Guest Professor in the Northwest University (2009-). Her research areas focus on regional studies in China, regional development inequality, and regional development modeling. In recent years, she has directed or participated in numerous research projects, such as "the intention and the impacts of the Belt and Road Initiative", "the Belt and Road strategic planning", "the construction of well-off society in poverty regions", "regional development inequality in China", "modeling of human geography process", "major function zoning", *etc*.. She won the Outstanding Science and Technology Achievement Prize of CAS in 2009. E-mail: liuh@igsnrr.ac.cn